

RUTFLAGGAN NR 5 2002



RACERHISTORISKA KLUBBEN
Box 5189, SE-121 18 Johanneshov

VINTER!



Startbild från isbanetävling utanför Torsby på sjön Fryken 1954. Vi tror att Volvo PV:n utan grill är Pelle Nyströms. Bildanskaffning: Hans Torneback

Horsts rader

HORST BRÜNING

Nu är det färdigstokat, firat, klappat och handlat och garagelugnet kan åter infinna sig.

Tävlingskalendern är nästan klar och kommer att spikas på vårt styrelsemöte den 18 januari.

Därefter blir det årsmöte i Jönköping den 15 februari, se separat kallelse i denna tidning.

Nytt för i år är att STCC har bjudit in RHK att köra ett heat vid 4 tillfällen. Se separat blad i denna tidning. Här har vi chansen att presentera klubben och visa att historisk racing är både spännande och intressant. Alla ni som har bilar i det

aktuella heatet borde fylla i intresseanmälan så att vi kan planera tävlingarna och presentera heatet i samband med en snar pressvisning.

Valberedningen tar gärna emot era förslag på medlemmar till styrelse.

Om ni har lust att hjälpa till att driva klubben och främja vår hobby hör av er.

Vi behöver all hjälp vi kan få, hör av er till valberedningen snarast.

Vi ses i Jönköping den 15 februari.

Horst

Årsmöte

Lördagen den 15 februari 2003

Eurostop Hotell i Jönköping

Vi börjar med kaffe och fralla kl. 10:30

Årsmötet börjar kl. 11:00 och beräknas vara klart senast kl. 15:00

Väl mött Styrelsen

Racerhistoriska Klubben kommer i år att samköra Standard och GT pre. 76 (G+H) med STCC

Racerhistoriska klubben har fått inbjudan att köra 4 deltävlingar i RHK Cupen i samband med STCC och efter samråd med representanter för klassen och styrelsen har vi kommit fram till följande program.

17-18	Maj	Mantorp Park	STCC
13-15	Juni	Karlskoga	RHK:s 25 års jubileum
05-06	Juli	Falkenberg	STCC
16-18	Augusti	Karlskoga	STCC
30-31	Augusti	Knutstorp	STCC
13-14	September	preliminary	RHK

Anmälningsavgiften för tävlingarna med STCC är ca. 3500:-, för tävlingar med RHK-Cupen gäller Racesams priser dvs. 1500:- enkel- och 2000:- dubbeltävling.

Vi har redan fått försäkringen om sponsorpengar och har som målsättning att dessa bidrar till att sänka anmälningsavgifterna.

Med Er hjälp har vi nu möjligheten att slå ett slag för den historiska racersporten och att visa upp ett intressant startfält och spännande tävlingar.

För att kunna bedöma intresset är det viktigt att ni snarast fyller i och skickar den separata blanketten som finns i detta utskick till: RHK / Horst Brüning, Rälle Mölla, Vedby 7552, 264 93 Klippan.

Bifoga första sidan på din ID-handling och gärna ett nytaget kort på din bil. Har du inte skaffat dig en handling bör du snarast ta kontakt med en av klubbens besiktningsmän.

RHK-Cupen 2002

Falkenberg 5 maj
Kinnekulle 19 maj
Anderstorp 8-9 juni
RHK Karlskoga 16 juni
MGCC Knutstorp 13-14 juli
RHK Mantorp 31 augusti
Summa

GT/GTS-bilar tom. 1965

Klass G 4 1151-1300 cc, kat. E (tom 1961)

1. Jörgen Carlsson	Lotus Elite	-	10	-	-	14	10	34
2. Lennart Henjer	Alfa Romeo Giulietta Sprint	10	-	-	-	12	-	22
3. Arja Koivisto	Alfa Romeo Giulietta SS	-	9	-	10	-	-	19

Klass G 5 1301-1600 cc, kat. E

1. Henning Riise	TVR Grantura Mk II	10	10	10	4	14	12	60
2. Jörgen Öhman	Porsche 356 S 90	-	9	9	9	11	13	51
3. Per Rosendahl	Porsche 356	-	-	-	-	4	15	19
4. Andris Nolendorfs	Porsche 356	-	-	-	-	15	-	15

Klass G 7 över 2500 cc, kat. E

1. Anders Lotsengård	Austin Healey 3000	-	9	10	10	10	4	43
2. Kåge Schildt	Austin Healey 3000	-	10	-	-	-	-	10
3. Nils Wramell	Austin Healey 100/4	-	-	9	-	-	-	9

Klass G 8 0-1150 cc, kat. F (1962-65)

1. Johan Berg	Triumph Spitfire	-	-	-	4	-	-	4
---------------	------------------	---	---	---	---	---	---	---

Klass G 10 1301-1600 cc, kat. F

1. Anders Ek	Lotus Elan	10	12	-	10	10	13	55
2. Tommy Brorsson	Lotus Elan	-	15	-	-	15	15	45
3. Bengt-Åke Bengtsson	Lotus Elan	-	14	-	-	13	14	41
4. Lars Bondesson	Lotus Elan	4	13	10	-	11	-	38
5. Rolf Nilsson	Lotus Elan	-	-	-	-	14	-	14
6. Tord Ekegren	Lotus Elan	-	-	-	-	9	-	9

Klass G 11 1601-2500 cc, kat. F

1. Kenneth Arvidsson	TVR Grantura Mk III	10	-	-	-	15	10	35
2. Christer Nilsson	Triumph TR 4A	-	-	-	-	14	-	14
3. Tomas Ekman	Volvo P 1800 S	5	9	-	-	-	-	14
4. Carsten Wihlborg	MGB	-	-	10	-	-	-	10
5. Andris Nolendorfs	Porsche 911	-	-	4	-	-	-	4

Klass G 12 över 2500 cc, kat. F

1. Hans-Erik Johansson	Jaguar E-Type	10	-	12	-	9	10	41
2. Karl Arne Henriksson	Jaguar E-Type	-	-	13	10	10	5	38
3. Håkan Ricknäs	Ford Shelby GT 350	-	-	14	-	-	-	14



Anders Lotsengård Austin Healey 3000, Carsten Wihlborg MGB och Henning Riise TVR Grantura Mk II.
Foto: B-Å Liljevind



Äldre formelbilar

Formel 3/500 cc, Midget

		Falkenberg 5 maj	Kinneulle 19 maj	Anderstorp 8-9 juni	RHK Karlskoga 16 juni	MGCC Knutstorp 13-14 juli	RHK Mantorp 31 augusti	Summa
1. Allan Göransson	Swebe-Triumph	10	-	-	15	13	-	38
2. Peter Kumlin	Effyh-JAP	-	-	-	14	14	-	28
3. Kent Persson	Kiehn Spec.-JAP	4	-	-	-	15	-	19
4. Håkan Sandberg	RJ/500-JAP	8	-	-	-	8	-	16
4. Lars Hågeman	Swebe-SRM	9	-	-	-	7	-	16
4. Torbjörn Eriksson	Effyh-JAP	-	-	-	12	4	-	16
7. Carl-Axel Klarberg	Alfa Dana-JAP	-	-	-	-	12	-	12
8. Björn Leufvenius	Swebe-JAP	-	-	-	-	11	-	11
9. Per Hågeman	Spec.-FN	-	-	-	-	10	-	10
10. C-G Peterson	Effyh-SRM	-	-	-	-	9	-	9

Förkrigsbilar, kat. A-E

1. Ingemar Wittström	M.G. KN Spec.	10	-	-	-	10	-	20
2. Magnus Neergaard	Riley 9 Sports	-	-	-	-	9	-	9
3. Roy Palm	Rally	-	-	-	-	8	-	8

Formel Junior, "R"

1. Lars-Göran Sjöberg	Swebe Cooper	-	10	10	-	8	-	28
2. Anders Ericsson	Lola Mk 5	-	-	4	-	9	-	13
3. Göran Anderberg	Elva 200	-	-	-	-	10	-	10
3. Jörgen Carlsson	Merlyn Mk 3	10	-	-	-	-	-	10
5. Michaela Axelsson	Lotus	-	-	9	-	-	-	9

Formel Vee 1200

1. K-G Ljungberg	RPB	10	10	-	4	10	10	44
------------------	-----	----	----	---	---	----	----	----

Formel Vee, 1965-68

1. Lars Jonsson	RPB	15	-	-	10	15	15	55
2. Bo Pettersson	RPB	12	9	14	8	-	10	53
3. Alf Andersson	RPB	-	-	15	9	14	14	52
4. Louis Banka Jonson	Dolling	13	10	-	-	12	12	47
5. Alf Karlsson	Beach Car	14	-	-	-	11	11	36
6. Lennart Mattsson	RPB	11	-	-	-	10	13	34
7. Jörgen Eriksson	Autodynamic	-	-	13	4	8	7	32
8. Kent Baeck	RSM Tasco	4	-	-	-	10	8	22
9. Sven-Göran Berggren	RPB	-	-	-	-	7	9	16
10. Morgan Wiberg	RPB	-	-	-	-	13	-	13
11. Kjell Svensson	RPB	-	-	12	-	-	-	12
12. Bengt Gelotte	RPB	-	-	-	-	9	-	9

Formel Vee, 1969-72

1. Axel Madsen	BMVee	13	15	9	15	11	15	78
2. Sven-Åke Svensson	Austro Vee	14	12	14	13	6	13	72
2. Curt Johansson	RPB	9	9	13	14	13	14	72
4. Catarina Hansen	Hansen Mk IV	8	10	8	10	12	12	60
5. Sven-Erik Hedman	Kaimann	10	11	-	11	8	11	51
6. Mikael Johansson	BMVee	11	13	6	12	6	0	48
7. Seved Lundberg	RPB	12	14	7	8	6	-	47
8. Jacob Jung	Hansen Mk IV	15	-	15	-	15	-	45
8. Olle Grimstedt	Austro Vee	7	6	10	6	6	10	45
10. Lars-Gunnar Johansson	GMS III	4	-	12	9	7	8	40
11. Linus Sjöberg	Vee-Max	-	8	-	7	6	7	28
12. C-G Peterson	BMVee	-	-	6	-	14	-	20
13. Anton Svensson	Hansen	-	7	11	-	-	-	18
14. Bertil Persson	RPB	-	-	-	-	6	9	15
15. Thomas Nyberg	Hansen Mk IV	-	-	-	-	10	-	10
16. Rikard Madsen	AGM	-	-	-	-	9	-	9
17. Lars-Göran Sjöberg	Vee-Max	6	-	-	-	-	-	6

Standardbilar tom. 1965

Klass TC 1 – TC 10, kat. E (tom. 1961)

		Falkenberg 5 maj	Kinnekuile 19 maj	Anderstorp 8-9 juni	RHK Karlskoga 16 juni	MGCC Knutstorp 13-14 juli	RHK Mantorp 31 augusti	Summa
1. Per Hågeman	DKW Junior	10	-	-	9	10	9	38
2. Carl-Olof Christiansson	Sunbeam Rapier Mk IIIA	-	-	-	10	-	-	10
2. Göran Dahlén	SAAB 93	-	-	-	-	-	10	10
4. Fredrik Tornérhjelm	SAAB 93	-	-	-	-	9	-	9
5. Peter Kumlin	Austin A 35	-	-	-	8	-	-	8

Klass TC 11 0-1150 cc, kat. F (1962-65)

1. Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	10	-	-	15	15	15	55
2. Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	8	10	-	11	12	11	52
3. Nils Olov Jonsson	SAAB 96 Sport	9	-	-	10	13	14	46
4. Bengt Pettersson	SAAB 96 Sport	-	-	-	13	9	12	34
5. Krister Wigren	SAAB 96 Sport	-	-	-	14	10	-	24
5. Bo Lindman	SAAB 96	-	-	-	-	11	13	24
7. Lars Byström	DKWF 12	-	-	-	-	14	-	14
8. Tord Elander	NSU 1000	-	-	-	12	-	-	12

Klass TC 12 1151-1300 cc, kat. F

1. Frank Edvinsson	BMC Cooper S	14	-	11	12	8	11	56
2. Yngve Gustavsson	Morris Cooper S	13	9	-	13	11	9	55
3. Håkan Lindewret	Austin Cooper S	15	-	-	-	14	14	43
4. Ulf Lindberg	BMC Cooper S	-	-	-	14	12	15	41
4. Håkan Lidebjer	Austin Cooper S	-	10	14	-	10	7	41
6. Hans Söderholm	BMC Cooper S	-	-	-	15	15	8	38
7. Max Wiebke	Austin Cooper S	12	-	12	-	-	-	24
8. Bengt Bengtzon	BMC Cooper S	-	8	13	-	-	-	21
8. Andreas Eriksson	Morris Cooper S	-	-	4	-	7	10	21
10. Lars-Göran Itskowitz	Morris Cooper S	-	-	15	-	-	-	15
11. Tommy Jagerwall	BMC Cooper S	-	-	-	-	-	13	13
11. Pähr Svensson	BMC Cooper S	-	-	-	-	13	-	13
13. Per Malmberg	BMC Cooper S	-	-	-	-	-	12	12
14. Carl von Heidenstam	Austin Cooper S	-	-	-	11	-	-	11

Klass TC 13 1301-1600 cc, kat. F

1. Lars-Åke Nilsson	Ford Lotus Cortina	-	15	-	10	11	11	47
2. Christer Nordlund	Ford Lotus Cortina	10	14	-	-	-	13	37
3. Robert Pettersson	Alfa Romeo Giulia Sprint GT	-	-	10	9	-	12	31
4. Gerhard Carlsson	Ford Lotus Cortina	-	-	-	-	13	15	28
5. Jonas Modin	Ford Cortina GT	-	-	-	-	12	14	26
6. Göran Kölborn	Ford Cortina GT	-	-	-	-	-	10	10
6. Axel Lind	Alfa Romeo Giulia Super	-	-	-	-	10	-	10



Knutstorp, starten 1000 cc. Foto B-Å Liljevind.

Klass TC 14 1601-2500 cc, kat. F

1. Lars Krokstedt	Volvo Amazon 122 S	10	14	9	13	14	8	68
2. Anders Hylén	Volvo Amazon 122 S	4	13	-	14	15	15	61
3. Uno Svensson	Volvo Amazon 122 S	-	15	10	15	-	14	54
4. Dick Gärder	Volvo Amazon 122 S	-	12	-	11	11	11	45
5. Dan Johansson	Volvo Amazon 122 S	-	-	-	12	13	13	38
6. Jan-Ove Johansson	Volvo Amazon 122 S	-	-	-	10	12	12	34
7. Nils Thelin	Volvo Amazon 122 S	-	-	-	-	10	10	20
8. Per-Magnus Lidebjer	Volvo Amazon 122 S	-	-	-	-	-	9	9
9. Karl-Erik Pettersson	Volvo Amazon 122 S	-	-	-	-	4	4	8
10. Hakon Mörner	Volvo Amazon 122 S	-	-	-	-	4	-	4

Klass TC 15 över 2500 cc, kat. F

1.	Thomas Gustavsson	Ford Mustang	10	10	9	10	11	15	65
2.	Bo Bergström	Ford Mustang	-	9	10	9	14	14	56
3.	Victor Israelsson	Ford Mustang	9	-	-	-	13	12	34
4.	Håkan Ricknäs	Ford Falcon Futura Sprint	-	-	-	-	15	13	28
5.	Lars Essélius	Ford Falcon Futura Sprint	-	-	-	-	12	11	23
6.	Mats Ricknäs	Ford Mustang	-	-	-	-	-	10	10

1000 cc CUPEN

		1	2	3	4	S:a
1.	Arne Allard	Fiat Abarth 1000 TC	15	15	15	60
2.	Nils-Olov Jonsson	SAAB 96 Sport	14	9	13	49
3.	Lennart Nilsson	SAAB 96 Sport	13	8	12	43
4.	Per Hågeman	DKW Junior	12	13	8	43
5.	Bengt Pettersson	SAAB 96 Sport	-	12	9	33
6.	Krister Wigren	SAAB 96 sport	-	14	10	24
7.	Bo Lindman	SAAB 96	-	-	11	24
8.	Lars Byström	DKWF 12	-	-	14	14
9.	Peter Kumlin	Austin A 35	-	11	-	11
10.	Göran Dahlén	SAAB 93	-	-	11	11
11.	Tord Elander	NSU 1000	-	10	-	10
12.	Fredrik Tornérhielm	SAAB 93	-	-	7	7

1. Falkenbergs MK, Falkenberg 5 maj
2. RHK, Karlskoga 16 juni
3. MGCC Knutstorp 14 juli
4. RHK, Mantorp 31 aug



Lars Krokstedt, Volvo Amazon, blev bäste poängplockare av alla bland de äldre standardvagnarna.
Foto: B-Å Liljevind.

Nyare Formelbilar

Formel Ford kat. G

		Falkenberg 5 maj	Kinnekuille 19 maj	Anderstorp 8-9 juni	RHK Karliskoga 16 juni	MGCC Knutstorp 13-14 juli	RHK Mantorp 31 augusti	Summa
1. Thomas Bergelin	Lotus 61	-	10	10	10	10	10	50
2. Björn Larsson	Lotus 61	-	-	-	-	-	9	9

Formel Ford kat. H

1. Per Knuthson	Van Diemen RF 76	14	10	10	10	15	12	71
2. Morgan Södergren	Royale RP 21	12	-	8	9	14	14	57
3. Björn Otterberg	Merlyn Mk 20A	15	9	9	-	12	-	45
4. Christer Andreassem	Royale RP 21	-	-	-	8	4	12	24
5. Johan Svenningsen	Merlyn Mk 24	13	8	-	-	-	-	21
6. Lars-Gunnar Ljungman	Royale RP 16	-	-	-	-	13	4	13
7. Mats Lundwall	Titan Mk 6C	-	-	-	-	-	15	15
8. Ursula Ljungberg	Royale RP 21	-	-	-	-	-	13	13
9. Mikael Gustavsson	Van Diemen RF 75	4	-	-	-	-	-	4

Formel Ford kat. I

1. Mats Andersson	Hawke DI 19	13	14	13	14	13	15	82
2. Henrik Hansson	Tiga FF 77	15	13	14	13	10	14	79
3. Michael Juhlin	Royale RP 31	7	-	15	15	15	13	65
4. C-G Peterson	Van Diemen RF 83	14	15	12	-	14	4	59
4. Peter Sikström	Van Diemen RF 79	12	-	11	12	12	12	59
6. Mikael Gustavsson	Van Diemen	-	12	10	10	9	11	52
7. Hans Lundberg	Royale RP 24	10	11	6	9	6	9	51
8. Mats Lindhagen	Van Diemen RF 79	8	10	7	8	7	10	50
9. Rolf Johansson	Van Diemen RF 77	11	-	9	11	11	-	42
10. Sten Seit Jespersen	Van Diemen	9	-	8	6	8	8	39
11. Ingemar Pettersson	Van Diemen RF 77	-	-	-	7	6	7	20
12. Christer Andersson	Crossle 32F	-	-	-	-	6	-	6
13. Olle Rundqvist	Van Diemen RF 85	-	-	5	-	-	-	5

Formel Ford 2000

1. Johan Krondahl	Van Diemen RF 85	9	10	10	10	13	14	66
2. Stefan Olsson	Reynard SF 84	10	-	14	5	15	15	59
3. Bruno Hvid Nielsen	Reynard SF 84	-	-	15	-	-	13	28
4. Ulrik Weiss	Reynard SF 84	-	-	13	-	14	-	27
5. Johan Waern	Reynard	-	-	11	-	10	5	26
6. Rune Karlsson	Sparton SF 79	-	-	12	-	-	4	16

Formel 3 1000 cc

1. Leif O. Jönsson	Titan Mk 3	10	-	-	5	10	10	35
--------------------	------------	----	---	---	---	----	----	----

Formel 3 2000 cc

1. Rolf Johansson	March	-	-	-	-	-	4	4
-------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---

Formel V 1300, 2 förgasare

1. Per Martin Ahlsröd	RPB	9	10	9	-	-	4	32
2. Lars-Inge Hultström	Veemax	8	-	-	-	9	4	21
3. Stefan Nilsson	Hansen	10	-	-	-	10	-	20
4. Lars-G. Ljungman	Kaimann	-	-	10	-	-	-	10

Formel Super-Vee

1. Ulf Peterson		10	10	10	-	10	10	50
-----------------	--	----	----	----	---	----	----	----

Standard "ny" -72 och GT "ny" -76

Standardbilar 0-1300 cc

1. Lars-Erik Åkersten	BMC Clubman
2. Joakim Elander	NSU 1300 TT

Falkenberg 5 maj
Kinnekulle 19 maj
Anderstorp 8-9 juni
RHK Karlskoga 16 juni
MGCC Knutstorp 13-14 juli
RHK Mantorp 31 augusti
Summa

5	-	10	5	5	-	25
-	4	-	10	-	10	24

Standardbilar 1301-1600 cc

1. Mikael Södergren	Ford Escort TC
2. Sture Danielsson	Ford Escort TC
3. Christer Johansson	Ford Escort TC
3. Anders Agfors	Alfa Romeo GTj
5. Conny Abrahamsson	Ford Escort TC
6. Sven-Åke Hermansson	Ford Escort TC
7. Thomas Bengtsson	Alfa Romeo Giulia GT
8. Kjell Wallin	Ford Escort TC

9	-	-	15	14	19	48
-	10	9	12	12	4	47
-	-	-	14	13	-	27
8	-	8	-	11	-	27
-	-	-	13	-	9	22
10	-	10	-	-	-	20
-	-	-	-	10	8	18
-	-	-	-	15	-	15

Standardbilar 1601-2000 cc

1. Erik Berger	Ford Escort RS 1600
2. Anders Berger	Ford Escort RS 1600
3. Lennart Elofsson	Alfa Romeo 2000 GTV
4. Lennart Björk	Ford Escort RS 1600
5. Roland Falkenbäck	Alfa Romeo 2000 GTV
6. Hans Axemyr	Volvo 142
7. Per Löveryd	Alfa Romeo 2000 GTV
8. Thomas Hall	Ford Escort 1600 RS
9. Rickard Hasselblad	BMW 2002 Ti
9. Tage Johansson	Volvo Amazon B-20
11. Peringe Björk	Ford Escort RS 1600
12. Curt Linusson	Volvo 142
12. Benny Pettersson	Volvo 142
14. Lennart Nilsson	SAAB 96 V-4
14. Sören Gunnarsson	Ford Escort 1700

5	15	15	8	14	14	71
10	14	5	9	15	15	68
-	13	14	10	12	9	58
11	-	-	-	13	-	24
-	-	-	-	10	11	21
12	5	-	-	-	-	17
-	-	5	-	11	-	16
15	-	-	-	-	-	15
14	-	-	-	-	-	14
-	-	-	-	9	5	14
-	-	-	-	-	13	13
-	12	-	-	-	-	12
-	-	-	-	-	12	12
5	-	-	-	-	-	5
-	-	-	-	5	-	5

Standardbilar 2001-3000 cc

1. Magnus Paulsson	Ford Capri 3000
2. Jonas Bengtsson	Ford Capri 3000
2. Jürg Bächli	Opel Commodore GS

10	-	5	-	10	-	25
4	-	-	-	-	-	4
-	-	-	-	-	4	4

Standardbilar 3001-5000 cc

1. Anders Persson	Chevrolet Camaro
-------------------	------------------

-	-	-	-	10	10	20
---	---	---	---	----	----	----

Standardbilar över 5000 cc

1. Hans Rosendahl	Chevrolet Camaro
-------------------	------------------

10	-	-	-	-	-	10
----	---	---	---	---	---	----

Standardbilar kategori "H"

1. Rune Tobiasson	BMW 3,0 CSL
-------------------	-------------

10	10	10	-	10	10	50
----	----	----	---	----	----	----

GT-bilar 0-1300 cc

1. Stefan Svensson	Abarth Scorpione
--------------------	------------------

-	-	10	-	10	10	30
---	---	----	---	----	----	----

GT bilar 1301-1600 cc

1. Anders Sperber	Lotus Elan
2. Jan Hellberg	Marcos 1600 GT
3. Pähr Svensson	Marcos 1600 GT
4. Bruno Olsson	SAAB Sonett
5. Lars Sandblom	Lotus Elan

-	10	-	10	-	9	29
-	-	10	-	10	-	20
10	-	9	-	-	-	19
-	-	-	-	9	8	17
-	-	-	-	-	10	10

GT-bilar 1601-2000 cc

1. Hans Edin	M.G. B
2. Bo Tinghäll	Porsche 914/6

10	-	-	-	9	9	28
-	-	-	-	10	10	20

GT-bilar över 2000 cc

1. Axel Ekman	Porsche 911 Carrera
---------------	---------------------

-	-	10	-	-	10	20
---	---	----	---	---	----	----

FIA European Challenge for Historic Touring Cars 2002

1. Frederico Boratto/Danny Zardo	Italien	Morris Cooper S	42 p.
2. Bosse Warmenius/Gunnar Turebrand	Sverige	Ford Cortina Lotus	39 p.
3. Nicklas Johansson/Nick Swift	Sverige	Austin Cooper S	29 p.
4. Claude Boissy/Alain Miran	Frankrike	Austin Cooper S	21 p.
5. Chris Sanders/Alex Buncombe	England	Ford Cortina Lotus	20 p.
6. Håkan Ricknäs/Hans Jörgen Krag	Danmark/Sverige	Ford Falcon Futura Sprint	18 p.
7. Richard Austin	England	Ford Mustang	16,5 p.
8. Mikael Gustavsson/Calle Gustavsson	Sverige	Ford Cortina Lotus	16 p.
9. Tommy Brorsson/Jenna Brorsson	Sverige	Ford Cortina Lotus	15 p.
10. Jon Shipman/Mark Hales	England	Alfa Romeo GTA	13 p.
11. Hans Söderholm/Erik Marcusson	Sverige	Morris Cooper S	12 p.
16. Max Rostrom/Ulf Larsson	England/Sverige	Ford Mustang	9 p.
18. Axel Wramell	Sverige	Austin Cooper S	8 p.
20. Thomas Gustavsson/Stefan Hilding	Sverige	Ford Mustang	6 p.
20. Helge Snabb/Henry Snabb	Finland	Ford Falcon Futura Sprint	6 p.
27. Ulf von Hauswolff	Sverige	Austin Cooper S	5 p.
29. Theo van Bree/Freddy Kottulinsky	Holland/Sverige	Volvo 122 S	4,5 p.
34. Mats Ricknäs/Johan Solman	Sverige	Ford Mustang	4 p.
34. Krister Wigren/Per Hågeman	Sverige	SAAB 96 Sport	4 p.
39. Pähr Svensson/Håkan Lindevret	Sverige	Morris Cooper S	3 p.
39. Lars Fritz/Jacob Jung	Sverige	BMC Cooper S	3 p.
39. Esa Pyhkäläinen/J. Westerfors	Finland	Ford Falcon Futura Sprint	3 p.
39. Carsten Wihlborg-Rasmussen	Sverige	Austin Cooper S	3 p.

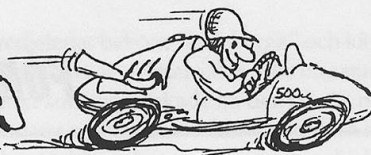
FIA Cup for Historic Grand Touring Cars 2001

1. Karl-Erik Roslund	Finland	TVR Griffith	40 p.
2. Theo van Bree	Holland	Renault Alpine A 110	28,5 p.
3. Bo Warmenius	Sverige	Lotus Elan	28 p.
4. Tommy Brorsson	Sverige	Lotus Elan	27 p.
5. Guy Francois	Belgien	Lotus Elan	23 p.
6. Oliver Heschi-Gillespie	Österrike	Jaguar E-type	20,5 p.
7. Charles Allison	England	Marcos 1800 GT	18 p.
8. Henrik Lindberg	Danmark	Lotus Elan	17 p.
9. André Bailly	Frankrike	Jaguar E-type	16 p.
9. Thomas Bailly	Frankrike	AC Cobra	16 p.
13. Claus Damgaard	Danmark	Lotus Elan	12 p.
44. Håkan Ricknäs	Sverige	Shelby Mustang 350 GT	4 p.
56. Lars Bondesson	Sverige	Lotus Elan	3 p.
56. Karl-Arne Henriksson	Sverige	Jaguar E-type	3 p.
56. Lars Wramell	Sverige	Austin Healey 100/4	3 p.
56. Rolf Nilsson	Sverige	Lotus Elan	3 p.
56. Niels Nordendorff	Danmark	Porsche 356	3 p.

FIA Lurani Trophy for Formula Junior Cars 2001

1. Martin Borch-Christensen	Danmark	Lotus 18	56 p.
2. Erik Justesen	Danmark	Lotus 22	45 p.
3. Duncan Rabagliati	England	Alexis-BMC HF 1	37 p.
4. Allen Lloyd	England	Lotus 27	20 p.
5. Michael Schryver	England	Lotus 22	19 p.
6. David Svensson	England	Cooper	18 p.
7. Heinz Stege	Tyskland	Elva 100	18 p.
8. Jason Wright	Italien	Stanguellini	18 p.
9. Phoebe Rolt	England	Elva 200	18 p.
10. Klaus Rauschen	Tyskland	Brabham BT 2	18 p.
11. Frank Trusholm	Danmark	Cooper T 52	17 p.
12. Horst Brüning	Sverige	Lola Mk 2	16 p.
17. Olof Rosén	Sverige	Elva 100	12 p.
18. Ingvar Malm	Sverige	Elva 100	12 p.
22. Mikaela Axelsson	Sverige	Lotus 18	10 p.
25. Jörgen Carlsson	Sverige	Merlyn Mk III	9 p.
27. Mogens Christensen	Danmark	Alfa Dana	8 p.
40. Lars-Göran Sjöberg	Sverige	Swebe-Cooper	4 p.

HALVPANNORNA



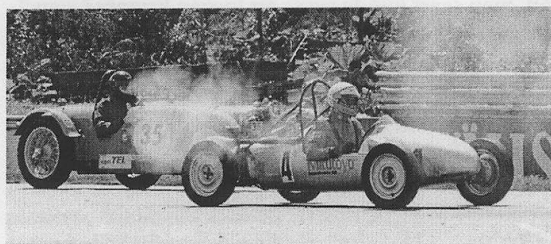
Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp, 13-14 juli, 2002.

Så var det då dags för årets stortävling, och speciellt för oss 500 cc åkare. Här kommer de som annars inte syns till. Det blev annars inte några nya ekipage, om man nu bortser från den FN-Spec. som kördes av skrivaren av dessa rader, och som bara kom till första kurvan i förra årets SSM. Glädjande var väl också att Carl-Axel Klarberg, äntligen, lyckades komma i mål.

PER HÅGEMAN

Vi fick som vanligt tävla tillsammans med förkrigsbilarna, men pga. stort deltagande i andra heat, så fick ett par F Vee samt även en F-3 1000 cc och ett par Formel Junior också tävla tillsammans med oss. Tyvärr måste man nog konstatera att de två sista kategorierna nog var alldeles för snabba för att köra ihop med oss. Träningsiderna visade att Kent Persson i sin Kiehn Spec. var överlägset snabbast med "låga" 1.20 före Peter Kumlin med "höga" 1.21 och C.G. Peterson med ca 1.22,5. Olle L. dök tyvärr aldrig upp (med bil) och Torbjörn Eriksson körde sönder så vi blev bara 9 ekipage till start.

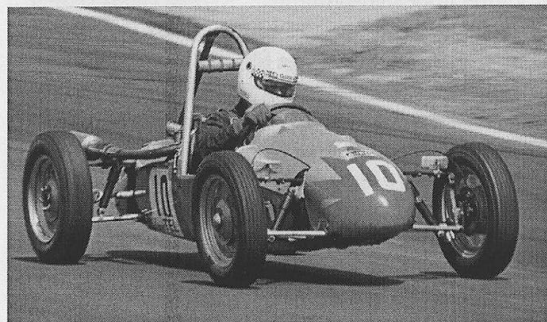
Så gick starten, och redan i första kurvan fick Lars Hågeman ge upp när bilen stannade med spräckt flottör. Kent Persson tog lätt ledningen utav midgetbilarna och satte på fjärde varvet ett utmärkt nytt varvrekord med 1.18,796. Sedan blev det väl tyvärr litet spritt mellan ekipagen, och under resans gång tvingades tyvärr Håkan Sandberg, RJ 500-JAP och Claes-Göran Pettersson, Effyh-SRM att bryta. Peter Kumlin visade emellertid att hans Effyh-JAP, som vanligt, är god för utmärkta Knutstorps-resultat, och gick in på andra plats före Allan Göranssons Swebe-Triumph som nu gick på alla -två- cylindrarna, och glädjande var också att Carl-Axel Klarberg och hans Alfa Dana-JAP äntligen fick se målflaggan med en fjärde plats på Knutstorp; det var väl länge sen sist. Björn Leufvenius, Swebe-JAP och Per Hågeman, FN-Spec, hade en animerad fight ihop med några förkrigsekipage.



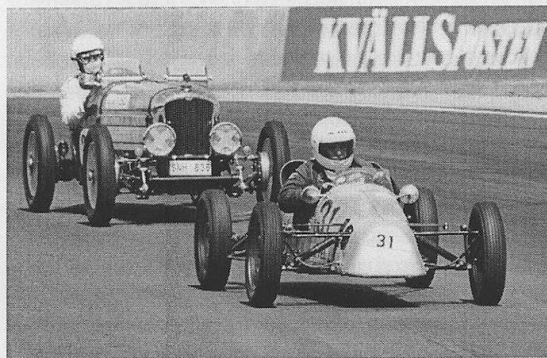
Carl-Axel Klarberg klar för start. "De ryger", men det skall det kanske. Nu kom han äntligen i mål.
Foto B-Å Liljevind.

Resultat:

- | | |
|---------------------|-----------------|
| 1. Kent Persson | Kiehn Spec.-JAP |
| 2. Peter Kumlin | Effyh-JAP |
| 3. Allan Göransson | Swebe-Triumph |
| 4. C-A Klarberg | Alfa Dana-JAP |
| 5. Björn Leufvenius | Swebe-JAP |
| 6. Per Hågeman | Spec-FN |
| 7. C-G Peterson | Effyh-SRM |
| 8. Håkan Sandberg | RJ 500-JAP |
| 9. Lars Hågeman | Swebe-SRM |



Kent Persson mot en säker midget-seger med sin Kiehn spec.-JAP. Han satte också ett prydligt banrekord. Foto: B-Å Liljevind



Per Hågeman tog ut den gamla Special-FN:en, och nu gick den mer än ett varv. Bakom följer Roy Palm i sin Rally. Foto: B-Å Liljevind



Velodromloppet, Gelleråsen, 15-16 juni 2002.

Tiden efter Anderstorp – bara en vecka – är ganska kort för att hinna ladda för ett nytt race. Har man sen litet otur och blir tvingad att laga bilen, är det ganska stressigt, jag lovar. Väl hemma från Anderstorp vill jag kolla mina usla bromsar. Det visade sig att bromsbanden av någon konstig anledning hade förvandlats till "stenbelägg". Det investerades i nya belägg vilka monterades och skulle justeras. För att vara säker på att banden ligger på plats, trampade jag på pedalen. Hmm. Detta skulle jag kanske inte ha gjort, ...eller?? Tja, bättre att stå i garaget med en trasig pedal, än att upptäcka det på slutet av rakan. Första trampet på pedalen resulterade nämligen i en brusten pedal.

MIKAEL JOHANSSON

Nåja, svetsen fick göra jobbet, och snart var vi redo igen. Troligtvis är jag inte ensam om att meka in till sista sekunden (Känner igen det, Red.s anm.), men det börjar kännas trööstlöst att alltid ha uturen vid sin sida. Nog om detta. Efter fem mil på E 4:an märkte vi att höger framhjulslager morrade ilsket mot oss i hastigheter över 80. Fan, skall det inte räcka med att tävlingsbilen motarbetar oss, utan skall nu också dragbilen sätta käppar i hjulen? Litet missmodigt fortsatte vi färden på vinst och förlust. Vädret under resan var helt OK, men vände snabbt till ett evigt spöregn 6 mil från Karlskoga. Ok, OK, jag ger upp. I detta fall är det lika för alla, och jag kan inte klaga, då bilen alltid gått bra i regn. Väl framme möttes vi ändå av solen som kämpade för att ta sig igenom molnen. Tack för detta!

Jag måste nog återanställa min super mekaniker i Teamet, för bedrävelsen vägrar att sluta, och mycket beror nog tyvärr på slarv från Teamets sida. Precis innan sista ögat slöt sig för att ge mig en skönhetssömn mellan fredagen och lördagen, hade jag bett min kära flickvän att påminna mig om fyra saker. Hon mindes allt jag bett henne om, men jag mitt nöt glömde ju be henne påminna mig om det viktigaste. Minns ni bromspedalen som svetsats i all hast precis innan bromsbanden skulle justeras? Ja just den! Bromspedalen orsakade ju att bromsbanden aldrig blev justerade, och väl ut genom bandepån upptäckte jag att bromsarna saknades helt. Snabbt ur bilen och hojtande efter en skruvmejsel. Tävlingsledaren kom fram och sa i lugn och vänlig ton: "egentligen ska du inte meka i den overallen (Jag hade ju full tävlingsmundering på mig), men det där ser ju inte så farligt ut... ännu". Han var schysst och lät mig justera ut bromsarna så att jag kunde ta mig ut till banan för att, för att genast bomma inbromsningen till hårnålen, och istället köra rakt fram. Ingn skada skedd, bara på det igen.

Axel gjorde en dumdristig sak och körde om mig på yttern, för att sedan dyka på innern, och om en midget. Det var tajt; max 5 cm från mitt framhjul. Men okej, spänningen är viktig, och mitt hjärta fick säkert förkortad livslängd. Seved laddade enligt utsago inte fullt, och

jag kunde enkelt köra om honom ut på rakan. Men efter Kinnekulle klarar jag inte av att se Seved i min backspegel. 100 metersskylten dök upp, och jag trampade på bromsen, missade nervväxlingen, och kaoset i mitt huvud var ett faktum. En perfekt snurrning i "Trösen" blev resultatet. I övrigt tog vi oss alla runt banan utan incidenter.

Så var då det hela på allvar igen. Tidsträning! Nerverna talade om för magen att nu var det dags, det var nu startfältet skulle få sin första chans. Efter allt strul var jag en aning tveksam över hur jag skulle tackla det hela. Men min kära flickvän tog ett par allvarliga ord med mig, och jag insåg snart att det mesta hängde på mig själv.

Fältet ut på banan var något större än väntat, mest tack vare de midgetbilar som fyllde ut luckorna från de saknade Formel Vee-bilarna. 18 bilar stod uppradade för att köra skiten av varandra. Gudarna tyckte nog att vi alla var litet för heta på gröten, och lät några lätta droppar falla över oss, dock inte värre än att banan skulle ge fullt resultat av våra varvtider.

Framför mig ut på banan hade jag Svenna, Catharina, Lars och Seved. Jag lät dessa förare dra ifrån i början för att på andra varvet ladda för fullt. Jag jobbade hårt på att hitta ett bra spår runt banan. Och som en uppenbarelse lyckades jag hitta rätt i den kurva som varit jobbigast, och vips fungerade allt. Jag kunde vid detta laget se Axel i min backspegel. Av taktiska skäl lät jag Axel passera för att sen hänga på. Till en början drog Axel ifrån, men snart kunde jag se att luckan krympte igen. Axel var något snabbare på rakan, men fick stryk av min BM Vee i kurvorna. Äntligen var olyckan över tänkte jag, och stod på för fullt. Jag var nu fast besluten att jaga ifatt Axel. I sista kurvan ut på rakan tog jag i för allt vad bilen och jag är värd. Nålen pekade på 6.800 Rpm, högerhanden kramade växelspaken, vänsterfoten satt redan på kopplingspedalen, och allt var perfekt. Uppväxlingen var ett faktum....i H—e heller! Allt gick perfekt ända fram till själva "Mantelrörelsen" för numera satt jag med växelspaken i handen och var helt oförmögen att kunna växla. Skiten hade brustit och min chans var över.

Jag fick numera nöja mig med att från Tröenskurvans innerspår följa övriga förare, vilket inte visade sig alls vara fy skam. Man kan här se de olika körstilarna Billeberga visade sig från den tuffa sidan och var väldigt sen på bromsen. Axel testade Svennas mod och försökte göra en sen inbromsning för att gå om honom in i "Trösen". Svennas mod var dock inte helt borta, utan han stängde dörren helt kallt och tvingade Axel ge vika.

Det syntes tydligt att fältet var tajt. Ingen ville släppa, utan alla tog i hårdare och hårdare. Olle Grimstedt hade fått bra fart på bilen, och kunde till och med utmana in i "Trösen". Curre var dock den stora överraskningen som verkligen visat att han vill vara med på allvar. Han hade dessutom femte bästa tiden totalt. Bäst i våran klass var Axel före "Billeberga" och Mikael Johansson. Bästa tid sattes av Lars Jonsson som körde en bil i den äldre klassen. Strongt gjort, Lars!

På söndag var det då dags för en ny tidsträning. Återigen är det arten bilar uppställda, redo att försöka bättra på sin gårdagstid. Min åsikt var att det skulle bli svårare att köra snabbare idag, då natten erbjöd ett evigt regnande. Himlen var helt täckt av tjocka moln som säkerligen hade en del vatten att erbjuda. Banan var dock torr och gav ett hyfsat grepp. Trots det något sämre greppet var det tre förare som förbättrade sina tider; Bo Petersson, "Lars Vegas", och Curre som straffade mig med hela 4 tusendelar, så att stackars jag ramlar ner en plats och startar i innerspåret. Jag får glädja mig över att ha kört ett helt pass utan incidenter, och får ge ett stort tack till Rolf Johansson i Std Ny, som gjorde ett kanonjobb med att svetsa ihop min växelspak. Linus hade haft problem med cylinderrantalet och upptäckte ganska snart att tre cylindrar inte räcker om man nu vill vara med i toppen. Linus gjorde därför det enda riktiga och avbröt träningen.

Seved blev nog litet avundsjuk på min start i helgen, och försökte även han köra utan bromsar, vilket är ganska omöjligt. Inne i depån fick han hjälp av Jörgen att konstatera att banden borde bytts för länge sedan. Svenna hade tagit i så att det knakade och testade terrängkörning i "Trösens" ytterspår. Lars Jonsson lät en sur cylinder få en välförtjänt vilopaus i depån, men var snart ute på banan igen.

Så var det då dags för race, och än en gång rattade det glada Formel Vee-gänget sina historiska formelbilar från sida till sida på en asfaltslinga någonstans i Sverige. Tätt bakom säkerhetsbilen kunde vi se fältet skingras och slutas samman om vartannat. När väl säkerhetsbilen släckt sina lampor och gått åt sidan, visste alla att det var allvar på gång.

Lars Jonsson som hade den snabbaste tiden var givetvis också först ut för att inta sin plats på startrakan. Axel stod som tvåa, och hade nog inte någon större förlust av detta då han skulle starta i ytterspåret som är betydligt mera välanvänt, och därmed också renare och mättat med gummi. Nåja, starten handlar litet mera än platsen. Man skall vara reaktionssnabb, ha en bra taktik och en rejäl vilja. Starten skulle idag flaggas istället för att använda lampor. Detta medför att taktiken är om möjligt ännu viktigare. Alla "Flaggare" har sina små egenheter som möjliggör att man kan "tjyva" jätte-jättelite.

Jag stod i tredjeledet bakom "Billeberga" och kände hur vänsterfoten darrade. Mätarnålen ville inte stanna på samma punkt som jag önskade ha den på. Av någon sjuk anledning var jag mer nervös än vanligt, och att det drog ut på tiden, förbättrade inte min situation direkt.

När väl 30 sekundersskylten dök upp var det som en befrielse. Nålen justerades till 4599 rpm, och kopplingen lyftes en aning. Flaggan kom upp och bilarna for iväg. Jag är helt klart snabbt iväg, men gör något fel på vägen. Borde kanske smälla i tvåan litet fortare. Helt klart är dock att jag var inte alls med de andra ner i kurvan. Både Catharina och Svenna var före mig. Ilsk som ett bi av att se Svenna före mig, laddade jag stenhårt och lyckades ta mig om Catharina redan på andra varvet. Seved tog även han chansen och körde om Catharina. Ännu en gång var mina backspeglar fulla av Seved. Jag kopplade omedelbart bort detta, och körde bara mitt eget race. Taktiken fungerade, och jag drog längsta sträcket denna gång. Seved förivrade sig och snurrade av banan. Det var enligt utsago mycket nära att Catharina drogs med i Seveds snurrning, men som tur var så slutade det hela lyckligt. Seved ramlade längst bak i fältet, och hade nu den närmast omöjliga uppgiften att jaga ifatt igen. Svenna var nästa bil på min lista att jaga ifatt. Detta tog litet längre tid än väntat då Svenna inte lät sig luras så enkelt. Jag fick jobba hårt för att äntligen göra min omkörning. Under tiden som Svenna och jag slagits om femteplatsen hade Axel, Lars och Curre stängt kurva efter kurva. Ena stunden var Axel etta för att i nästa stund lämna över platsen till Lars. Curre var dock inte sen att utmana de bägge, utan var även han uppe och regerade stundvis.

Jag hade nu efter min omkörning av Svenna ställt in siktet på Billeberga. Han låg ca 25-30 meter före mig, och med litet hjälp av en Midget som bromsade upp Billeberga ut på rakan var jag honom i hasorns lagom till inbromsningen i slutet av rakan med bara två varv kvar. Jag signalerade till Billeberga att jag fanns där genom att visa mig i hans högra backspegel. Billeberga såg mig, och bytte snabbt spår för att stänga dörren för mig. Jag var dock inte nära nog för att sätta in attacken, utan valde att avvakta. I nästa kurva fick Billeberga upp en lucka mellan oss, och jag fick ta i ordentligt för att inte tappa ännu mera mark. Väl ute på rakan var jag ifatt igen och hade planen klar för mig. Visar jag mig i backspeglarna, så stänger Billeberga dörren, och jag kan ta det snabbare ytterspåret. Allt gick som smort, utom att jag var för feg. Billeberga var envis som synden och körde onekligen tufft. Precis som planerat så stängde Billeberga dörren och tog därmed hela Trösen-kurvan i innerspåret. Trots sitt tajta innerspår, rejäla småsladdar genom hela kurvan, höll han mig stången, och jag fick släppa av. Nu var goda råd dyra. Inte många chanser kvar att köra om, och jag ville ju verkligen ha den sista bucklan som skulle delas ut. Men hur skulle jag göra då? Tja, Svenna tog jag ju i tredje sista kurvan, men så blev inte fallet den här gången. Billeberga är seg och kör bra. Chansen fanns där, men jag var inte tuff nog att ta den utan fick nöja mig med femteplatsen, dvs fjärde i vår klass.

Lars Jonsson var alltså snabbast, trots att han kör i gamla klassen. Starkt gjort, än en gång! Striden var över för denna gången, och nu är det fyra veckor till nästa race. Då är det Knutstorp – en riktig höjdarbana!

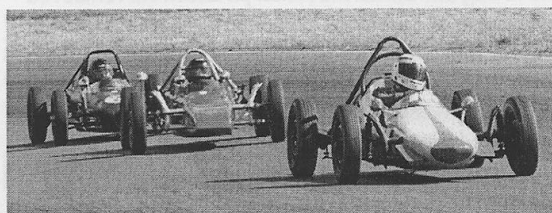
RESULTAT

Gamla klassen tom 1968

- | | |
|------------------|-----------|
| 1. Lars Jonsson | Beach Car |
| 2. Alf Andersson | RPB |
| 3. Bo Pettersson | RPB |

Nya klassen 1969-71

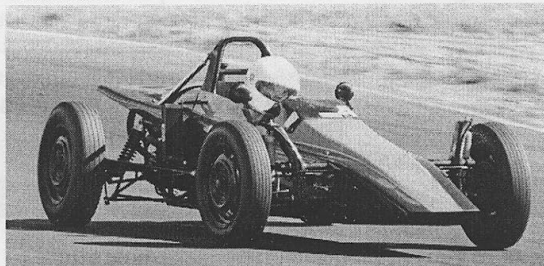
- | | |
|---------------------|----------|
| 1. Axel Madsen | BMVee |
| 2. Curt Johansson | RPB |
| 3. S-Å Svensson | Austro V |
| 4. Mikael Johansson | BMVee |
| 5. Svenna Hedman | Kaimann |



Axel Madsen vann på Karlskoga med sin "original" BMVee. Här jagas han av Curt Johansson, RPB och Lars Jonsson, Beach Car. Foto: B-Å Liljevind

- | | |
|---------------------|----------|
| 6. Catharina Hansen | Hansen |
| 7. L-G Johansson | GSM |
| 8. Seved Lundberg | RPB |
| 9. Linus Sjöberg | VeeMax |
| 10. Olle Grimstedt | Austro V |

Tack till arrangörerna! Som avslutning vill jag ge en eloge till Gelleråsen för ett suveränt arrangemang. Allt var i det närmaste perfekt. Flaggvakterna gjorde ett kanonjobb. Frukosten var tydligen suverän, och priserna mycket humana. Jag tackar för en mycket bra tävlingshelg, och ser fram emot fler helger på Gelleråsen.



Catharina Hansen vann inte med sin Hansen Mk IV, men hon kämpade väl. Foto B-Å Liljevind.

Påpekanden från FIA

Från vårt högsta beslutande organ brukar vi få en del "ändringsmeddelanden" som vi brukar redovisa i bulletinform. Nu har vi fått en del påpekanden på sådant som redan gäller, men där kanske efterlevnaden eller kunskapen har varit dålig. För att vi inte skall gå miste om några nyanser och eventuellt översätta något felaktigt, så presenteras de på engelska "as is".

PERIOD SPECIFICATION

- £ WHAT IS PERIOD SPECIFICATION?
- £ PERIOD SPECIFICATION IS DEFINED IN ARTICLE 8.12 OF APPENDIX "K" AND READ THUS:
- £ This means the proven configuration of the model as it existed in the period in which it is classified.
- £ Thus the car must be of a specification that was used in period; in an International event. No components/materials/systems may be added to the car unless they were part of the specification in period OR are permitted by Appendix "K".

WINDOWS 1

- £ DO THE WINDOWS IN THE CAR HAVE TO BE SAFETY GLASS?
- £ No. The side and rear windows and quarter lights may be in a rigid transparent material which is at least 5mm thick, a material recommended by the federal aviation authority (faa) like LEXAN 400, for example.

WINDOWS 2

- £ DO I HAVE TO RETAIN THE ORIGINAL WIND-UP WINDOWS?
- £ No. Vertically operated windows may be replaced by horizontally operating sliding windows.
- £ Note however, that the original mechanism **MUST** be retained.

WINDSCREENS 1

- £ WHAT MUST MY WINDSCREEN BE MADE OF?
- £ The windscreen on a closed car **MUST** be made from laminated glass **UNLESS** a waiver has been granted for **THAT** specific car.

WINDSCREENS 2

- £ WHAT ABOUT WINDSCREENS ON OPEN CARS BUILT BEFORE 1955?
- £ For cars built pre 1955, then the windscreens are free provided that they extend to at least 20 cm above the scuttle top surface.

WINDSCREENS 3

- £ WHAT ABOUT WINDSCREENS ON OPEN CARS BUILT AFTER 1955 AND BEFORE 1961?
- £ ONCE AGAIN, THE WINDSCREEN IS FREE, PROVIDED THAT:
- £ The vertical height is at least 200 mm above the scuttle.
- £ The width is at least 900 mm for cars of up to 1000 cc and 1000 mm for cars above.

FIRING ORDER OF THE ENGINE

- £ CAN I CHANGE THE FIRING ORDER OF THE ENGINE?
- £ No. The **ORIGINAL** firing order of the engine must be **RETAINED**.

RHK STYRELSEMÖTE 02.11.09

Plats: Jönköping

Närvarande:	Horst Brüning	Ordförande
	Bruno Rösler	Vice ordförande
	Anders Ek	Kassör
	Åke Hansson	Sekreterare
	Anders Ericsson	Ledamot
	Ursula Ljungberg	Ledamot
	Östen Johansson	Ledamot
	Yngve Gustavsson	Suppleant
	Per Knuthsson	Suppleant
	Per Hågeman	Adjungerad
	L-G Widenborg	Adjungerad

- § 1 Ordförande hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.
- § 2 Föreslagen dagordning fastställdes.
- § 3 Föregående protokoll godkändes.
- § 4 Ekonomi: Diskuterades kostnader för tävlingar. Anders Ek redogjorde för klubbens ekonomiska läge vilket fortfarande är gott, en buffert finns för ca ett års verksamhet. Konstaterades samtidigt att utgifterna varit större än inkomsterna vilket vi också räknat med vid planeringen av 2002 års verksamhet. Inför 2003 skall skriftliga offerter tas in från arrangörer om RHK skall vara medarrangör och stå för en del av den ekonomiska risken.
- § 5 Tävlings 2003: Preliminärt schema.
- 10-11/5 Mantorp Vårträffen (med sportvagnserien)
 - 24-25/5 Kinnekulle (med sportvagnserien)
 - 6-8/6 Karlskoga Velodromloppet (ev.EM)
 - 11-13/7 Knutstorp SSM med sportvagnserien)
 - 2-3/8 Falkenberg (med sportvagnserien)
 - 23-24/8 Mantorp Sports Car Show
 - Sept. Avslutningstävling ej klar
- Avgifter enl. beslut i Racesam enkeltävling 1500:- dubbel-tävling 2000:- i startavgift. Informerades om licenspro-

blem. From 2004 kan förväntas att internationell licens krävs vid tävlingsdeltagande i annat land. Gäller ven mindre nationella tävlingar. För 2003 finns möjlighet till dispens från FIA mot extra avgift.

- § 6 Rutflaggan: Mera debatt i tidningen efterlyses. Uppdatering av sidan med styrelse och klassföräldrar sker till nästa nummer. Per Hågeman tackades för ett mycket bra arbete med årets fyra första nummer. Det femte kommer snart.
- § 7 Hemsidan: Större omsättning av bilder önskvärd. Resultatredovisning från klassföräldrarna har ej fungerat tillfredställande under året, endast ett par klasser har skött det bra. Beslutades att digitalkamera införskaffas, uppdrogs åt Anders Ericsson att ombesörja detta. RHK legitimation till Bengt-Åce Liljevind för att lättare komma in på våra tävlingar. Beslutades att respektive arrangör skall skicka komplett resultatlista efter varje tävling till Anders Ericsson. Föreslogs att en teknisk spalt införes på hemsidan.
- § 8 Teknik: Nytt Appendix K drar ut på tiden. Nyheter i regelverket rapporteras i nästa nummer av Rutflaggan.
- § 9 Inga nya frågor inför planeringsmötet.
- § 10 Övriga frågor: Anders Ek efterlyste information om antal startande på Kinnekulle, Knutstorp samt Falkenberg. Infolder skall skickas till nya medlemmar. Festkommitte tillsättes inför 25 års jubileum lämpligtvis på nästa möte. Beslutades att anmälarlicens för 2003 skall betalas.
- § 11 Årsmöte beslutades till 2003.02.15 kallelse i Rutflaggan.
- § 12 Nästa möte 2003.01.18 kl 1100 Jönköping separat kallelse skickas ut.
- § 13 Ordförande tackade deltagarna för visat intresse samt för klarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Justeras

Åke Hansson

Horst Brüning

RHK PLANERINGSMÖTE

Plats: Eurostop Jönköping

Datum: 2002-11-10

Närvarande: Styrelse, Klassrepresentanter, Tekniker, Valberedning och Framtidsgrupp.

- § 1 Ordförande Horst Brüning hälsade alla välkomna och öppnade mötet.
- § 2 Föregående protokoll godkändes.
- § 3 Tävlings 2002: Under året har 6 st deltagningar genomförts, GT klassen har även deltagit i ett uppvisningsrace tillsammans med STCC på Knutstorp.
- Säsongresultat:
- Falkenberg 90 st startande
 - Kinnekulle 75 st startande
 - GT Knutstorp 28 st startande
 - Anderstorp EM 93 st startande + 44 st i EM tävlingen
 - Karlskoga EM FJ 100 st startande + 15 st i EM tävlingen
 - Knutstorp 173 st startande
 - Mantorp 132 st startande
 - Totalt 691 st nationella starter samt 59 st internationella = 750 starter.
- Utlandsstarterna har under året varit ca 170 st.
- Konstaterades att avslutningstävlingen på Mantorp var mycket uppskattad.
- Under helgen gavs möjlighet att köra 4 timmar på banan för varje deltagare, detta jämfördes med Knutstorp där vissa klasser inte fick köra ens en halv timme under hela helgen. Mötet var överens om att detta inte är hållbart i längden förr eller senare tröttnar deltagarna.
- § 4 Tävlings 2003: Preliminära Tävlingsdatum.
- Mantorp 10-11/5 Mk Scandia
 - Kinnekulle 24-25/5 SSK
 - Karlskoga 6-8/6 SSK/RHK
 - Knutstorp 11-13/7 MGCC
 - Falkenberg 2-3/8 FMK
 - Mantorp 23-24/8 Mk Scandia/Motor Event
- Avslutningstävling Sept. inget klart för närvarande styrelsen tittar på olika alternativ. RHK har fått en förfrågan från Racingutskottet om vi kan delta med en inbjudningsklass vid fyra STCC tävlingar, ej klart om det blir något av med detta men styrelsens uppfattning är att det i så fall blir fyra olika klasser som skall få möjlighet att visa upp sig.
- § 5 Priser: Rapporteringen från klassföräldrarna har varit mycket varierande under året. Hänskjutes till årsmötet att besluta om eventuella förändringar skall genomföras.
- § 6 Klassföräldrar rapporter: A-D mycket dåligt deltagande 2002. Midget i huvudsak har deltagande skett på Knutstorp 9 st bilar. FJ endast ett fåtal bilar har deltagit under året utom vid

EM tävlingen på Karlskoga där det var 15 st. FV mycket bra uppslutning i stort sett fulla heat på samtliga tävlingar, sammanhållningen i klassen har varit mycket god under året. GT/GTS relativt oförändrat antal deltagare jämfört med föregående år. Här behövs en eldsjäl som driver på det finns ett 50 tal bilar i landet. STD säsongen började lite svagt men det blev bättre mot slutet, generellt mycket bra deltagarantal. F Ny mycket bra deltagande under 2002 ytterligare ökning är att förvänta till nästa år varning utfärdad att vissa banlicenser kommer att tangeras. STD Ny mellanår vad det avser antal startande i snitt 14 st per tävling. GT Ny som bäst 6-7 deltagare. RS Endast enstaka deltagande har förekommit under säsongen.

§ 7 Styrelsens rapporter: Diskuterades RHK:s profilering. Startavgifter 2003 enkeltävling 1500:- dubbelävling 2000:-. Diskuterades hur höjningen påverkar deltagarantalet.

§ 8 Framtidsgruppen: Tillväxt av ID handlingar något sämre än föregående år. Det går trögt för FIA att få fram ny version av Appendix K, troligtvis inte klart till 2003. Fler och fler nyare bilar och alt. färre äldre bilar som deltagar.

§ 9 Teknik: Inför säsongen kommer fokus att sättas på stötbågarnas höjd på formelbilar minst 50mm till hjälmen. Även brandsläckare kommer att kontrolleras extra noga. Teknikermöte kommer att hållas under vintern.

§ 10 HTCC/NM serie: Ingen representant från HTCC närvarande. NM serie faller troligtvis på licensproblemen (Internationell licens krävs).

§ 11 Incidenter under tävling: Diskuterades införande av tidstillägg vid ojuste körning. Frågan hänskjutes till årsmötet för beslut. Styrelsen tar fram förslag.

§ 12 Övriga frågor: a/ Rapporterades att 12-13 bilar deltagit på Ahvenisto i Finland mycket trevligt arrangemang där vi Svenskar blev väl mottagna.

b/ Startnummer för 2003 samordnas av Per Hågeman.

c/ Fråga om SBF har avtal med någon resebyrå.

Finns ej något speciellt avtal enl. Titti Ågren (SBF)

d/ Möjlighet att anordna funktionärsutbildning i RHK:s regi skall undersökas.

e/ Diskuterades säkerhetsfrågor bla. brandrisker. ev presentation på årsmötet. / Miljöpolicy för RHK skall följa SBF policy.

§ 12 forts.

g/ Diskuterades hur vi skall göra för att få RHK:s verksamhet mer attraktiv. Beslutades att ny presentationsfolder tas fram. Presentationsartikel till märkesklubbarnas tidningar skrivs av Bo Lindman och Horst Brüning.

h/ Årsmöte 15/2-03 kallelse kommer i Rutflaggan.

§ 13 Ordförande tackade deltagarna för visat intresse och förklarade mötet avslutat.

Vid protokollet

Åke Hansson

Justeras

Horst Brüning